

下町に生まれた天空の電波塔 東京スカイツリータウン開業の舞台裏

2012年5月22日、東京スカイツリータウンがグランドオープンを迎えた。

一時はコロナ禍で落ち込みを見せた来場者もインバウンド需要の復活で再び増加傾向となり、累計来場者数は2024年11月に4億人を突破。日本の一大観光名所として、世界的な知名度が定着した。数々の苦難を乗り越えて開業した東京スカイツリータウンの秘話や、東京イーストエリアの拠点づくりに向けた施策を紹介する。

高さ634m。自立式電波塔としては世界一の高さを誇る東京スカイツリーは、東京都墨田区の押上・業平橋地区に建設された。かつて、ここには東武鉄道の本社や貨物ヤードなどがあった。

東京スカイツリータウン(以下、スカイツリータウン)の敷地面積は約3万6,900㎡、自立式電波塔である「東京スカイツリー(以下、スカイツリー)」、商業施設「東京ソラマチ(以下、ソラマチ)」、オフィス施設「東京スカイツリーイーストタワー」の3つの施設を中心に、水族館やプラネタリウムも併設する。これらの建物の延

べ床面積はタワー部を含め、約23万㎡に及ぶ。

1993年の業平橋(現・とうきょうスカイツリー)駅での貨物輸送の終了とともに、空いた用地の再開発計画は様々検討されたが、いずれも実現には至らなかった。また1990年代から2000年代初頭は、バブル崩壊によって日本経済は低迷し、鉄道会社にも新たな経営戦略が必要とされていた。そんな中で東武鉄道が希望を見いだしたのは、貨物ヤード跡地を中心としたこの場所だった。ここに唯一無二の街をつくるという強い思いが生まれた。

押上・業平橋地区は東武鉄道のほか、都営浅草線・京成押上線が乗り入れていた。さらに2003年には、伊勢崎線と営団地下鉄(現・東京メトロ)半蔵門線・東急田園都市線との相互直通運転を開始したことで、交通利便性は飛躍的に向上した。羽田空港や成田空港とのアクセスも良く、外国人観光客も誘客できる。

新タワーへの思いは重なる

東武鉄道にとって、この地は特別な場所だ。1895年に会社創立願を届け出た際、東京市本所区(現・墨田区南部)から栃木県足利町まで83.7kmの鉄道敷設を申請した。その後1902年に吾妻橋(現・とうきょうスカイツリー)駅を開業して以来、長くこの地に根差して事業を続けてきた。東武鉄道の原点ともいべき地であり、長年、人と物資の輸送ターミナルとして各地域とつながってきた地である。再開発のために本社をこの地区から移転させる案も出され



スカイツリータウン鳥瞰図 ©TOKYO-SKYTREETOWN

たが、根津社長は首を縦には振らなかった。

時を同じくして、放送の世界では地殻変動が起ころうとしていた。地上デジタル放送の開始である。2011年の完全移行を目指して、2003年に地上デジタル放送がスタートした。都心部では超高層の建築物が多く、電波が入りにくい状況が発生し、高さ333mの東京タワーよりも高い電波塔を求める声が強まった。関東一円に電波を届けるには、600m級の電波塔が必要だと試算された。

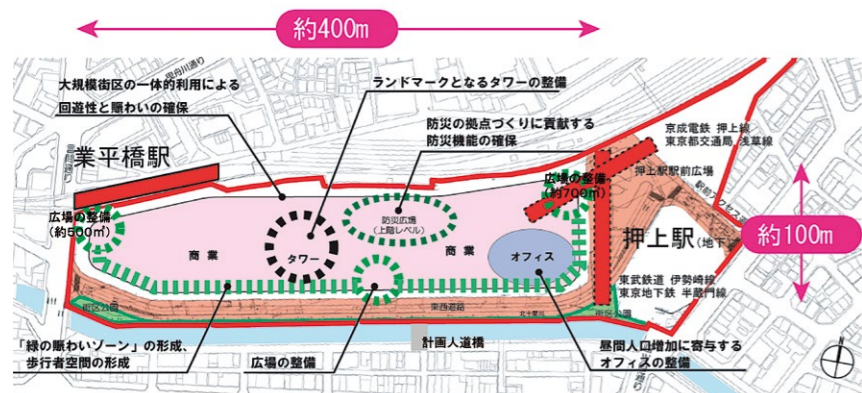
地上デジタル放送が開始された2003年、「在京6社新タワー推進プロジェクト」が発足した。新タワー建設に向けて、首都圏の各地で誘致活動が盛んになった。建設候補地として名乗りを上げたのは、さいたま新都心、池袋、台東区の隅田公園な

ど10カ所以上に上った。2004年12月には墨田区も新タワー誘致に向け、東武鉄道に協力を要請した。東武鉄道は2005年2月、新タワー誘致に取り組むことを表明。以後、墨田区、台東区、地元関係者と一体となって誘致活動を行った。そして2006年3月31日、新タワー建設地が押上・業平橋地区に決まった。墨田区、放送事業者、東武鉄道の3者間で事業推進に最終合意し、新タワー建設プロジェクトが本格始動したのだ。

これほどの大規模な開発を行うのは墨田区としても初めてのことであった。UR都市機構に技術支援を要請し、土地区画整理事業(事業街区の面積は約6.43ヘクタール、うち東武鉄道用地は約4.82ヘクタール)を主とした総合的なまちづくりが計画された。地元の反応はおおむね好意的で、建設地決定後には新タワー誘致推進協議会主催で祝賀パレードも行われたが、一部からは商店街の顧客離れや、長期間に及ぶ工事による騒音などを懸念する声も上がった。東武鉄道をはじめ関係者は地域の理解を得るべく、説明会を繰り返し開いた。タワーの形状や施工方法の検証を重ね、東京都環境影響評価条例に基づく環境アセスメント^{※1}も行った。丁寧に説明を重ねて合意形成を図り、懸念事項の解消に努めた。こ



2005年3月に撮影したスカイツリー建設前の計画地



押上・業平橋地区の土地利用計画図



開発コンセプト ロゴマーク



スカイツリーのデザインセッション。根津社長（右から2人目）は設計会社や建築家と意見を交わした

うして新タワーを核とする新しいまちづくりへの地元の期待は、徐々に高まっていった。

一方で放送事業者との協議は時に難航し、意見が対立することもあった。しかし、新タワーに対する考え方は次第に一致していく。放送事業者は「電波塔も社会インフラであり、安定的かつ永続的に稼働させていく責務がある」という姿勢を示した。「鉄道」と「放送」という、共に公共性の高い事業を担う者同士、思いがひとつになっていった。

東の空にタワーは建つ

2006年5月1日、東武鉄道では「業平橋押上地区開発事業本部」が立ち上がり、「新東京タワー株式会社（2008年6月10日東武タワースカイツリー株式会社に社名変更）」が設立された。東京都、墨田区など行政との連携を図りながら、「タワーのある新しいまちづくり」に向けて動き出した。新タワーを含めた街区開発計画の

コンセプトは「Rising East Project ~やさしい未来が、ここからはじまる」に決まった。Eastは、東京の東、日本の東、世界の東を表している。どんな時も、日は東から昇る。1日の始まりを告げる日の出のように、始まりや新しさを創造する場所となる願いが込められた。開発コンセプトの策定にあたっては、東武鉄道社内でプロジェクトチームが結成され、ディスカッションを重ねた。「日本のシンボルとなり、歴史的な下町の文化に焦点をあて、都市文化の創造拠点をつくる」。メンバーの意思は統一された。

開発にあたっては、3つのコミュニティ形成を目標とした。1つ目は、日本、下町のものづくりのDNAを継承し、人々の交流が、新たな都市文化を創造する「アトリエココミュニティ」。2つ目は、人と地球に優しく、災害に強く、安全で安心して暮らせる潤いと活気に満ちた「優しいコミュニティ」。3つ目は先端技術、メディアが集積し、新しい日本、新しい東京を、世界へと発信するタワーを核とした「開かれたコミュニティ」である。これらのコンセプトは、受け継がれてきた下町文化を大切にしつつ、新たな都市文化をつくることを示している。

2008年6月10日、新タワーの名称が「東京スカイツリー」に決まった。全国から寄せられた1万8,606案の中から6案を選び、その後の投票で最も票数が集まった名称だった。世界に類を見ない高さのタワーは、空に向かって伸びる大きな木を想起させる。そのそばに人々が集まり、心を寄せ合う豊かなコミュニティを形

成したいという思いを示す。2010年10月28日には、スカイツリーの公式キャラクター「ソラカラちゃん」が発表された。同年12月27日には施設全体の名称を「東京スカイツリータウン」に決定。商業施設は「東京ソラマチ」、オフィス棟は「東京スカイツリーイーストタワー」に決定した。開業に向けた機運が徐々に高まりを見せていく。

未知の高さのタワー

600m級のタワーをどのように建設するか。完成すれば世界一の高さとなるタワーを建てた経験は、東武鉄道はもちろん、誰にもない。世界の電波塔をみても、広域にわたる通信と観光の役割を担うのは、東京タワーのほかカナダ・トロントのCNタワー、フランス・パリのエッフェル塔などそれほど多くはない。

放送事業者からの設計要件は3つだった。1つ目は放送用の電波を発するアンテナを高さ600m級に設置すること。2つ目は各事業者が送信機器室を設けること。3つ目はいかなる大規模な災害が発生しても放送機能を維持できることであった。世界のタワーを視察し調査や検証を重ねた結果、アンテナが揺れたりたわむことで周波数や放送範囲が変化してしまうことも分かった。高さ600m級の上空で風の揺れに耐える構造設計を検討しなければならない。気象観測気球を何度も飛ばし、風の影響を緻密に調べた。風洞実験^{※2}やシミュレーションを行い、風の方向や速度、タワーにかかる荷重を入念

に計算した。

海外のタワーは、鉄筋コンクリートを使用したRC構造^{※3}が主流だが、災害が多い日本では鉄骨造のほうがふさわしい。しかし鉄骨造には高度な加工技術が必要だ。RC構造よりもはるかに困難な施工が予想された。建設地は鉄道の貨物ヤード跡地という特性上、東西方向に長く南北に短い土地である。建設地の北側は住宅密集地であり、極力日陰をつくらぬ配慮も必要だった。こうした制約の中でいかに安定したタワーをつくるか。ポイントになったのは「三角形」である。

スカイツリーの足元は一辺約68mの三角形で構成される。上空に向かって徐々に丸みをおびていき、高さ315mで円形になる。この設計ならば、限られた敷地でも安定性を確保しつつ日陰の影響を抑えられる。全体のデザインは彫刻家の澄川喜一氏が監修した。伝統的な日本建築に見られるシャープな「そり」、線や面が上方に湾曲したさまが柔らかなさ



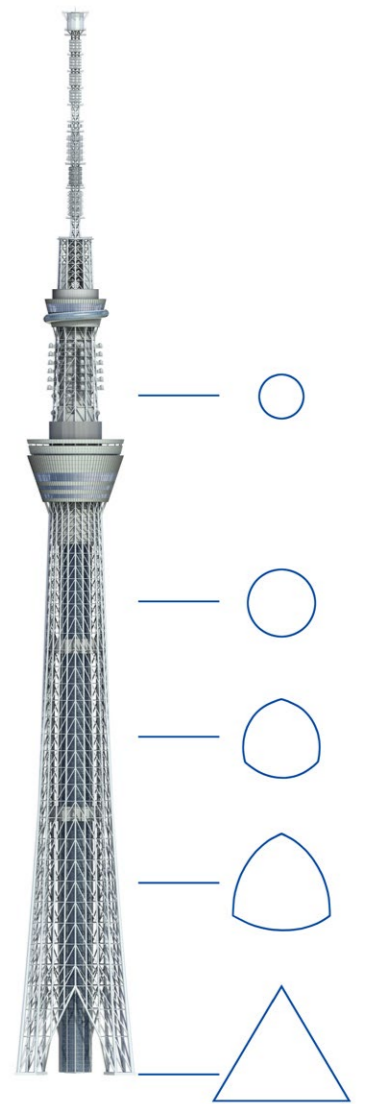
スカイツリー建設中の様子

じさせる「むくり」を意識した。カラーは青空に映える「スカイツリーホワイト」。日本の伝統色である「藍白」をベースとしたオリジナルカラーだ。

スカイツリータウンは2008年7月14日に着工し、タワーは翌2009年4月6日、地上鉄骨部分の工事が始まった。タワーの構造は細長い部材を三角形に組み上げるトラス構造が採用された。組まれた鉄骨の数は約3万7,000ピースに上る。「高強度鋼管」とよばれる、通常の構造物で用いる鋼材よりも倍の強さの鉄を使用した。最も大きな鉄骨は足元に使われ、高さ約4m、直径2.3m、厚さ10cmで重さは約29tだ。部材の接合には鋼管同士を直接溶接する「分岐継手」が採用された。リベットとよばれる締結部品を使って接合するより、強度が出る上にさびにくい。リスクは溶接時の熱で部材が変形する恐れがあるところだ。現場での溶接作業には多くの困難も伴うが、日本の高い技術力によってこの難工事が実現できた。

工事中は騒音や振動が漏れないよう万全に配慮した。スカイツリーの高さが50mに達するまでは、工事は昼間のみとされた。夜間工事が始まった後も、光や音が漏れないよう囲いをし、外装工事は安全ネットの内側で行われた。

2009年10月16日、塔体の高さを634mに最終決定した。当初から自立式電波塔としては高さ世界一にすることをめざし検討を重ねてきた。同時期に建設されていた中国の広州塔が高さ600mで完工し、スカイツリーは世界一高い自立式電波塔となることが確定した。このニュースに



スカイツリーの立面・断面図 ©TOKYO-SKYTREE

※1 環境アセスメント

一定規模以上の開発をする際に、事業者が現地調査などで環境への影響を事前に見積もり、対策を講じ、調査結果を公表。大きな影響が出ないかを確認する環境影響評価法に基づく仕組み。

※2 風洞実験

計画している建物の模型に風をあてることで、周辺への風の影響や建物自体への風の影響を調べること。

※3 RC構造

鉄筋とコンクリートを組み合わせた構造。高層マンションやビルでよく採用される。

多忙な日々を送る関係者の気持ちは一段と高揚した。後の2011年11月17日に「世界一高いタワー」としてギネス世界記録に認定されている。「634=むさし」の響きも日本人にとってなじみ深く、かつての武蔵国を思わせた。

2010年3月29日には塔体の高さが東京タワーの333mを超え、日本で一番高い建築物になった。この頃から新タワーへの関心は一層高まった。メディアに取り上げられることが増え、その存在が日本中に広まっていった。

インフラを守る使命感

スカイツリー建設にはその高さゆえ、関係者を悩ませる事象も起こった。施工関係者の間で今でも話題に上るのが、2010年4月17日の降雪だ。日本一の高さともなると地上とは気象が全く異なる。関東特有の湿った雪が塔体に付着し、天気が回復すると剥がれて落下した。雪の想定はしていたが、実態を目の当たりにすると関係者に緊張が走った。タワー周辺の歩行者や民家、ビル等に何としても影響を及ぼしてはならない。大



スカイツリータウンの開業前には大規模テロ災害対処訓練が行われた。訓練では来場者役の約100人を係員の誘導で避難させた(左・右)

学や研究機関、航空会社などからアドバイスを受け、対策を講じた。現在は雪対策のため、塔体への着雪を監視するカメラの設置や、冬季はゲイン塔^{※4}の周囲にネットを張るなど着雪、落雪を防いでいる。

また、2011年3月11日には、東日本大震災が発生した。巨大地震はスカイツリー建設現場にも襲い掛かった。地震の揺れを低減させる心柱は建設途中だった。しかし、未知の自然災害をも見据え、一般の超高層ビルに義務付けられる耐震、耐風設計を上回る性能の設計がなされ、施工が進められていた。そのため、主構造に影響はなく、建設現場でもけが人を出すことなく避難できた。東日本大震災の発生によって、くしくもその耐震性を証明する結果となった。震災直後の3月18日、スカイツリーはついに634mの高さに到達した。

スカイツリーはいかなる災害が発生しようとも放送用の電波を止めてはならない。それがスカイツリーに課せられた最重要課題だ。防災対策は入念に行われ、地震による揺れや液状化に加え、津波、高潮、大雨など水害への対策のほか、市街地での火災や多くの人が集まる場所としてテロ対策も施されている。

スカイツリーの役割は電波塔や観光だけではなく、研究拠点としても活用されている。都心部にあって、高所で定点観測ができるという、世界的に見ても希少な利点を生かし、防災や気象に関する研究が様々な研究機関によって行われている。電力中央研究所はスカイツリーへの落雷時に生じる電流を観測し、特性を分析する。国立環境研究所は大気中の温室効果ガス観測を行う。過去には雲粒を観測し、ゲリラ豪雨を研究した機関もあった。

また、環境に配慮しスカイツリータウンとその周辺地域に冷暖房を供給する地域冷暖房システムを導入した。高効率・省エネルギー性能を備えた大容量水蓄熱槽などを設置している。さらに、全国の地域冷暖房システムでは初めて地中熱を利用している。年間を通してほぼ一定の地中熱の特性を利用することで、エネルギー消費量やCO₂排出量の削減効果も期待できる。

世界一のタワー、完成へ

着工後、タワーの高さや施設の詳細が決まる度に設計の見直しや検証、

構造や耐火性能の評価・大臣認定が必要となり、この間に建築確認申請を7回出した。しかも1回ごとの検証から評価認定・申請・許認可に6カ月ほどの期間と、多くの労力がかかる。未知の高さへの挑戦はいくつもの壁に直面した。建設現場以外にも数々の苦闘が繰り返された。それにもかかわらず、東日本大震災の影響で資材が搬送できずに2カ月遅延した以外は、工期の遅れはなく、施工スケジュールは順守された。

2012年2月29日、ついに竣工の時を迎えた。この日は大雪と強風で、関係者は最後まで対応に苦労しながらの引き渡しとなった。建設工事には延べ約58万人が総力を結集し、世界一のタワーが完成した。同年3月にはスカイツリータウンに接する業平橋駅を「とうきょうスカイツリー駅」へ改称。改札口を増やし、スカイツリータウンへの動線を確保したほか、特急列車を停車させるようにした。

スカイツリータウンのグランドオープン、竣工から3カ月ほど後の5月22日となった。開業までの間、関係者は連日準備に追われた。励みになったのは、開業前に行われた天皇后陛下(現・上皇上皇后陛下)の行幸啓^{※5}や皇太子殿下(現・天皇陛下)をはじめとする行啓のほか、国内はもとより世界各国からも著名人が視察に訪れたことだ。その注目度の高さを、折に触れて感じ、目前に積み重なる仕事に精力的に向き合った。

集合知でつくられたソラマチ

スカイツリータウンは、商業施設や



2012年4月26日に天皇后陛下は根津社長の案内で、スカイツリーの天望回廊からの眺望をご覧になった

オフィスの機能を備えた複合施設として開発された。商業施設の機能を担うのが、スカイツリーの足元に広がるソラマチである。商業施設はリピート利用が多く、滞在時間も長い。ソラマチのビジョンは、スカイツリーのイメージに直結する。東武百貨店や東武ビルマネジメントなどグループ会社の社員も参画してチームを組織し、施設づくりの模索が始まった。

ビジョン策定の上で指針になったのが、「タワーのある街」の20年後の姿である。国内外からの観光客、地元住民、買い物や食事を目的に訪れる人々がそれぞれの時間を過ごし、交流する様子を思い描いた。打ち出された開発ビジョンは「新・下町流」。下町に息づく精神や思想を大切にしつつ、新たな文化や情報を発信する。人が集まる場をつくるため、ハード・ソフト両面の整備に注力した。

ソラマチは、新しい下町のにぎわいを感じさせるバラエティー豊かな300店以上の出店者で構成され、「ソラマチ商店街」「ジャパンスーベニア」

※4 ゲイン塔

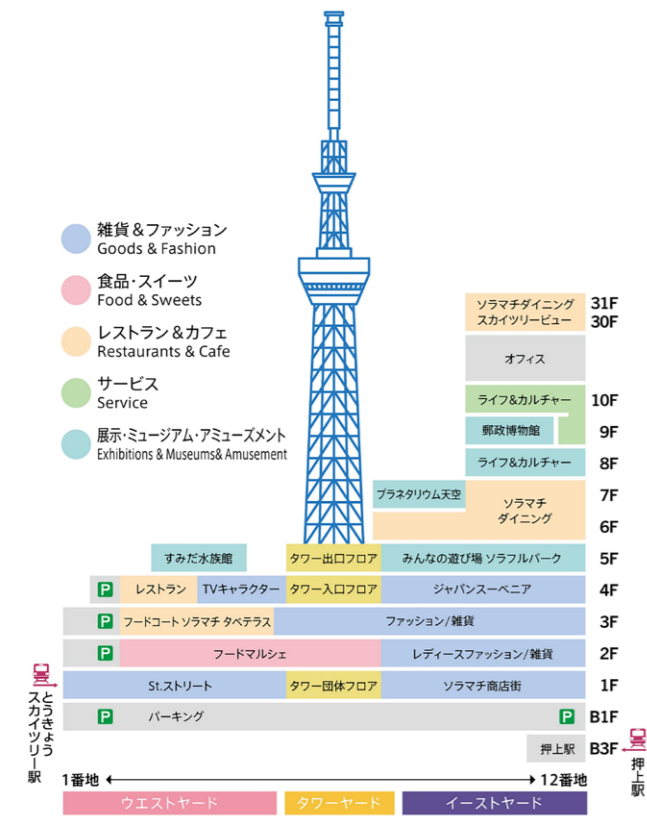
放送用アンテナを取り付けるための柱。電波塔の最上部に設置される。



冬季はスカイツリーのゲイン塔にネットが張られる
©TOKYO-SKYTREE

※5 行幸啓

天皇と皇后がご一緒に外出されること。



ソラマチのフロア構成(2024年11月時点)
©TOKYO-SKYTREETOWN



イーストヤード1階の「ソラマチ商店街」。全長約120mの通路に食品、雑貨、カフェなどの店舗が軒を連ねる



スカイツリータウン中央部に位置する「ソラマチひろば」。「憩いの場」「地域コミュニティの場」となる広場

「ソラマチダイニング」など、特徴あるフロア構成になっている。中でも力を入れるのが飲食エリアだ。首都圏初上陸の人気スイーツ店や地元で人気のあるブランドの新業態など、集客力のある店舗を多く誘致した。

出店希望者向けの説明会は早くから開いていたものの、当初は苦戦を強いられた。電波塔といえば東京タワーなどの観光地的なイメージが強く、特にファッションフロアへの誘致は難航した。

風向きが変わったのは、スカイツリーの高さが東京タワーの333mを超えて日本一の高さとなり、メディアへの露出が急増した2010年3月頃からだ。建設現場の見学希望が増加し、大手企業のほか、国内外に広

くアピールできるとの見立てから、海外進出を目指す企業からの出店希望も寄せられるようになった。

開業に向けてあわただしく準備を進めていた2011年、東日本大震災が発生した。消費の冷え込みによって出店をためらう企業や、津波被害に遭った企業もあった。不安を抱える企業と密に連絡を取り合い、励まし合った。いつしかスカイツリーは「復興のシンボル」とまで言われるようになった。出店者と共に前を向き、開業に向けて一歩ずつ歩みを進めた。

大盛況で迎えたグランドオープン

2012年5月14日、スカイツリー

タウンの開業式典が行われた。根津社長はあいさつの中で「鉄道路線に加え、同じく公共インフラである東京スカイツリーを守り、そしてそれらを100年後の未来に伝えていくことが、我々に課せられた使命である」と決意と覚悟を表明した。

同年5月22日、スカイツリータウンがグランドオープンを迎えた。この日の来場者はスカイツリータウンが約21万9,000人、スカイツリーが約9,000人。東武グループ総出で対応した。開業からしばらくは息つく間もないほど多忙な日が続いた。それでも多くの人であふれかえる様子を見て、自分たちがつくってきたものの意義を改めて感じた。

スカイツリータウンはその後も順

調に来場者数を伸ばし開業後の1年間で、スカイツリーでは約638万人(想定540万人)、スカイツリータウンでは約5,080万人(想定3,200万人)が訪れ、想定を大きく上回る結果を出した。

一方で試練は早々に訪れる。スカイツリーには地上と高さ350mの第1展望台「天望デッキ」を結ぶエレベーターが4基、第1展望台と高さ450mの第2展望台「天望回廊」を結ぶエレベーターが2基ある。このエレベーターには強風などによる塔体の揺れに共振して、エレベーターロープの揺れが大きくなると、安全確保のために自動で停止する管制運転システムが備わっている。いわば安全装置だが、それが作動し営業の中止や休止を余儀なくされていた。国内外から訪れるお客様のために安定的な営業を行いたい。開業直後からロープの揺れを抑制する技術的な検討を始めた。様々な検討の結果、高強度としたロープに重りを加えて張力を高め、揺れを抑制する方法にどり着いた。2015年3月から高性能



オープンと同時に入場者が詰めかけ、各所で長蛇の列ができた(左・右)



社員総出で駅や施設の案内、誘導に当たった(左・右)

化工事を順次行い、第1期工事終了の同年8月以降、台風が直撃するような場合を除いて展望台の営業中止・休止は発生していない。

夜空を照らす希望の光

スカイツリーの特徴の1つに、夜

間のライティングがある。夜空に浮かぶブルーやパープルの光に、スカイツリーを東京のシンボルと感じる人も多い。光源は省エネ性に優れたLED照明で、通常ライティングは3種類ある。淡いブルーでタワーの心柱を照らし出す「粋(いき)」、パープルに金箔(きんぱく)のような光をバランスよくちりばめた「雅(みやび)」、2017年に開業5周年を記念して点灯を開始したオレンジと縦のラインが特徴的な「幟(のぼり)」である。

東京2020 オリンピック・パラリンピック競技大会(以下、東京オリンピック・パラリンピック)を翌年に控えた2019年5月、スカイツリーは照明の増強工事に着手した。アンテナ設備があるゲイン塔全体を動きのあるフルカラーの光で照らすよう、新設計の機器を増設した。20km以上先からでもゲイン塔の頂部の光がよく見える。塔体の高さ150m付近と250m付近にも照明機器を追加し、



2012年5月22日に行われたスカイツリータウン グランドオープンセレモニーの様子。テープカットには山崎墨田区長、墨田区名誉区民の王貞治氏、根津社長、鈴木東武タワースカイツリー社長らが参加した



スカイツリーの照明設備は2020年2月に更新・増強した。通常ライティングのデザインも刷新された。(左から)「粋」「雅」「幟」のライティング ©TOKYO-SKYTREE

以前は黒い帯状に見えていた部分も光ようになった。合計2,362台もの照明機器により、演出性と視認性が高まった。

待ちに待ったオリンピックイヤー、そこに新型コロナウイルス感染症が襲い掛かった。感染拡大防止のため、一部を除きスカイツリータウンは休業を余儀なくされた。東京オリンピック・パラリンピックの開催延期が決まり、世界全体が重苦しい空気に包まれる中、今こそ「希望の光」を発信する必要があると考えた。

スカイツリーでは、2020年3月27日～5月31日及び同年12月18日～2021年3月21日にかけて特別ライティングを実施した。宇宙から見える地球をイメージして、塔体はブルーの光に染められた。「世界が一丸

となってコロナに打ち勝とう」という願いを込め、天望デッキの側面にはメッセージ「TOGETHER WE CAN ALL WIN!」をレーザーマッピングで投影した。報道やSNSを通じて全世界に拡散された。

スカイツリーは、関東各地から目にすることが可能な上、メディアでの露出も多い。その存在感を生かし、数々の啓発活動にも寄与している。過去には乳がんの早期発見や小児がんの啓発、世界禁煙デーなど、社会性の高い活動にちなんで特別ライティングを実施してきた。

また、スカイツリーを身近に感じてもらおう取り組みとして、2013年には墨田区の小学生に「明るい未来」と「オリンピック・パラリンピック2020年招致への想い」をテーマにラ

イティングデザインを募集。応募作品の中から2作品を特別ライティングとして点灯した。

地域一体のまちづくり

東武鉄道が次代に向けて進めるのが、浅草～スカイツリータウンエリアの一体化だ。

浅草は江戸時代からの繁華街であり、東武スカイツリーラインの起点となる浅草駅がある。浅草とスカイツリータウンはそれぞれ年間3,000万人以上が訪れる観光地だ。徒歩圏内だが、その間には隅田川があるため、全く別のエリアと認識されていた。2つのエリアをつなげ、水辺を軸にしたまちづくりを進めるため、

官民連携のプロジェクトが立ち上がった。このプロジェクトから誕生したのが、2020年6月18日に開業した鉄道高架下の複合商業施設「東京ミズマチ(以下、ミズマチ)」と歩道橋の「すみだりパーウォーク」である。

このエリアの水辺空間の整備については、2014年、「新たな水辺整備のあり方検討会」(事務局：東京都)によって「隅田川等における新たな水辺整備のあり方」がまとめられた。東武鉄道はこれに価値を見だし、浅草とスカイツリータウンの来訪者が行き来するための仕組みづくりを検討した。当時、東武鉄道は浅草～とうきょうスカイツリー間の高架橋耐震補強工事を、東京都は北十間川護岸の耐震補強工事を計画していた。これに併せ東京都、墨田区、東武鉄道が協働し、公園・区道・高架下(ミズマチ)・河川からなる一体的な空間を整備することになった。

計画当初はすみだりパーウォークの開設は予定していなかった。しか

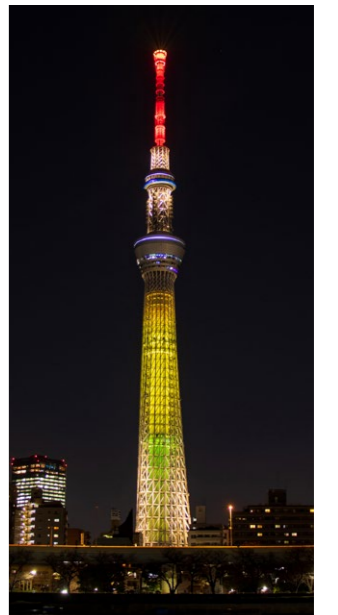
しミズマチ開業に向けた計画が進む中で、隅田川兩岸の動線確保が重要と判断し、鉄道橋である隅田川橋りょうに歩道機能を添架^{※6}することを計画した。それまで浅草からスカイツリータウンに行くには、鉄道を利用するか、迂回して言問橋や吾妻橋を渡るしかなかった。浅草とスカイツリーを直線距離で徒歩移動できれば、鉄道利用者の減少につながる恐れがある。しかし、兩岸の往来が活発になればエリアの回遊性は高まり、東京の東部の拠点として、にぎわいは地域に広がっていく。この地域にとって真に必要なものは何か。そう考えて下した決断だった。

兩岸を結ぶ歩道橋を架ける

すみだりパーウォークは、鉄道橋の隅田川橋りょうに添架してつくられた。2018年10月から検討を始め、約1年半で完成した。短期間で完成



「世界が一丸となってコロナに打ち勝とう」という願いを込めた特別ライティングを行った ©TOKYO-SKYTREE



乳がんに関する知識啓発を目的に毎年10月1日に点灯(上)「明るい未来」をテーマに墨田区の小学生から募集して作成したライティングデザイン「明花」。東日本大震災からの復興への想いを込め、毎年3月11日に点灯(下) ©TOKYO-SKYTREE

※6 添架
ここでは既存の橋りょうに新たな構造物を取り付けることを指す。

できた要因は都市計画的な位置付けをすることなく、河川敷地占用許可準則の特例を適用した民間施設の遊歩道として設置できたことだ。鉄道事業者が河川に橋を架けるのは、原則、鉄道橋以外は認められない。この占用許可を受けるには地域の合意が必要となるが、東京都及び墨田区、台東区の協力も得て、地元住民や商店、寺社への説明も迅速に進められた。地元の関係者と、2つの観光地の一体化の必要性やこの地域への思いを共有できたことは、合意形成に大いに役立ち、好意的に受け止められた。

東京オリンピック・パラリンピックの開催前の開通を見据えた短期間での施工となり、すみだリバーウォーク建設に向けたプロジェクトチームが立ち上がった。設計やデザインの検討が一体的に進められ、スピード感ある施工を実現した。隅田川は船の往来が多い河川である。橋りょうの工事のために何カ月も河川を占有するのは困難だ。隅田川を行き来する船の所有者との交渉や、コロナ禍の影響で橋の部材調達も難航し、調整に追われた。

技術面の課題は隅田川橋りょうの耐震性能の維持であった。隅田川橋

りょうは1931年に架けられた。2008年に耐震補強が行われており、その耐震性能を落とさないよう、アルミ部材を採用して軽量化を図った。意匠にも細部までこだわった。鉄道橋の色は「スカイツリーホワイト」に塗り替えたほか、夜間はスカイツリーの通常ライティングに合わせた色にライトアップし一体感を持たせた。塗り替えた鉄道橋が映えるように、すみだリバーウォークは落ち着いた色合いにしている。床材は川に浮かぶテラスをイメージし、歩行感を重視したため天然木を採用。歩道橋には川が眺められる窓や隠れキャラクターを印刷するなどの工夫をちりばめている。

様々な難題の一つひとつ向き合い、知恵を出し合い、工夫を重ね、関係者の協力を得ながらすみだリバーウォークは完成した。コロナ禍での開通にはなったが、兩岸の行き来は目に見えて増加した。付近の吾妻橋や言問橋を含む交通量調査の結果でも、エリア全体で回遊性が向上していることが分かった。新たな移動軸を生み出したすみだリバーウォークによって、隅田川の兩岸は今日も多くの人が行き交う。

新たな下町文化を発信

浅草からすみだリバーウォークで隅田川を渡って、墨田区側へ。見えてくるのはミズマチだ。ミズマチは浅草～とうきょうスカイツリー間の鉄道高架下に誕生した路面型の複合商業施設で、店舗は約630mにわたり続く。南には隅田川と接続する北十間川の親水テラス^{※7}、北側には通路を介して開放的な隅田公園が広がる。公園で遊ぶ家族連れ、カフェのテラスでお茶を飲む人、水辺の風景を眺める人。浅草とスカイツリーの間に位置するこの街には、ゆったりとした時が流れる。

ミズマチができる前は、スカイツリーに近接しながらも人通りの少ない場所だった。しかし、幅約19mの小さな河川と公園に隣接するロケーションは、東京では希少だ。東武鉄道は、この地を個性豊かなエリアとして地域と一緒に成長させたいと考えた。

施設の設計で参考にしたのは、米国のポートランドだ。路面店が点在し、若者が新しいチャレンジを続ける姿に強くひかれた。施設の名称は「東京ミズマチ」。より水辺に近く、親しみやすい街であることを象徴する。

周辺の回遊性を高めるには、歩きたくなるまちづくりが必要だ。「イーストキーヨー」ともいうべき、下町特有の優しさ、緩やかさが伝わる雰囲気づくりにこだわった。

施設の設計チームは、フレンドリーな下町文化を表現する上で「両A面」という考えを取り入れた。水辺側と公園側のどちらも表側にして、

裏面をつくらないようにした。ガラス張りにして、南側の水辺と北側の公園が店内を通して見えるようになった。下町の路地のように店舗の間を通り抜け、公園と親水テラスを行き来できる。

しかし、設計上の課題は山積みだった。このエリアは高架橋を挟んだ南側と北側で異なる傾斜が付いている、建物の両側で地面のレベル^{※8}が違った。さらに高架下には太さや間隔の異なる柱が立ち並ぶ。そんな中で出店者の要望に応えながら施設や店舗をつくるのは至難の業である。

そこで設計チームは、発想を転換させた。誘致しているのは、個性的な企業ばかりだ。ならば、その個性をデザインに生かせばよい。高低差をあえてデザインに組み込んだ。高低差を積極的に生かしたことで、水辺側と公園側とで全く異なる景色をもたらす、唯一無二の施設が出来上がった。

誘致する出店者には、ミズマチの成長に伴走してくれることを求めた。規模は小さくても、熱心なファンがいたり、個性のある店舗を集めた。新たな若者文化の発信地に育てていこうと考えたからだ。スカイツリータウンのような大規模な複合商業施設に近接して、ミズマチのようなセンスの良い小さな街があることで、エリアは多面的な魅力を持つ。

開業当初はコロナ禍の影響が強く、出店の断念や入居が遅れた企業もあった。だが、隅田公園やミズマチのような開放的な空間を求めて訪れる人は予想以上に多かった。逆風が吹く中での開業ではあったが、今では15店舗の飲食店やユースホテル、



すみだリバーウォーク(上) ミズマチ(下)

スポーツ施設といった多彩な店舗が入る。

2025年度からは、ミズマチが面する隅田公園の指定管理者を東武鉄道を代表企業とする「すみだパークマネジメントグループ」が担う。さらには、とうきょうスカイツリー駅付近で連続立体交差事業が行われており、工事完了を見据えたまちづくりが計画されている。このエリアを東京イーストエリア随一の拠点にするという、東武鉄道のたゆみない挑戦と行政や地元との協創はこれからも続いていく。

※7 親水テラス

都市住民が水に親しめるよう、川岸などを整備してつくられた遊歩道や緑化地。

※8 レベル

建築用語で水平の度合い。建物を水平に建てるため、測量機器を使って地面の高さや高低差を測る。



浅草エリアとスカイツリータウンエリアの回遊性を高めるべくミズマチ、すみだリバーウォークが開業した